Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1427**
15. Wahlperiode 15. 07. 2003

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/1271 –

Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe in der Wattfahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Durch die Europäische Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe werden die Mitgliedstaaten der EU verpflichtet, einheitliche Sicherheitsanforderungen für Fahrgastschiffe in den europäischen Gewässern einzuführen. Dies ist grundsätzlich sinnvoll und richtig. Es stellt sich allerdings die Frage, ob die Sicherheitsvorschriften nicht nach unterschiedlichen Seegebieten stärker zu differenzieren sind.

Im Wattenmeer gibt es meist keine großen Wassertiefen und es ist nicht ersichtlich, wie dort eine Rettungsinsel sinnvoll zum Einsatz gebracht werden sollte. Hier entstehen den Fährreedereien hohe Kosten für Sicherheitsmaßnahmen, deren Sinnhaftigkeit fraglich ist. Insbesondere entstehen in Konkurrenz zu niederländischen Unternehmen erhebliche Wettbewerbsverzerrungen, da in der niederländischen Wattfahrt andere Sicherheitsstandards gelten. Ziel sollte es sein, durch flexiblere Regelungen gleichwertige Sicherheit zu erreichen.

1. Welche Wassertiefen und Wellenhöhen sind im ostfriesischen Wattenmeer vorherrschend?

Das ostfriesische Wattenmeer ist durch sehr unterschiedliche hydrografische Bedingungen geprägt. Einerseits fallen große Bereiche und damit auch bezeichnete Wattfahrwasser tidebedingt trocken, so dass hier nur zeitweise Schiffsverkehr möglich ist bzw. die Gefahr des Trockenfallens besteht. Andererseits haben die Seegatten zwischen den Inseln Wassertiefen von bis zu 30 m. In diesen Bereichen herrschen besondere Strömungsbedingungen und in Abhängigkeit vom Wetter eine seegangsinduzierte Dünung, die hohe Anforderungen an die Schifffahrt stellen. Diese Dünung strahlt in die benachbarten Wattenbereiche aus.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 11. Juli 2003 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Messwerte der signifikanten Wellenhöhen liegen überwiegend im Bereich zwischen 0,5 und 1 m, im Bereich der tiefen Rinnen zwischen den Inseln bis zu 1,5 m. Die signifikante Wellenhöhe ist der Mittelwert des höchsten Drittels aller Wellen im Seegang. Die maximale Höhe einzelner Wellen kann um den Faktor 1,6 größer sein.

2. Hält die Bundesregierung eine Differenzierung der Sicherheitsstandards für Fahrgastschiffe in der Wattfahrt für sinnvoll, und wenn nein, warum nicht?

Die Sicherheitsanforderungen für Fahrgastschiffe in der Wattfahrt sind von der Größe des jeweiligen Fahrzeugs, der zulässigen Entfernung vom nächsten Hafen bzw. der Küste sowie – bedingt durch Übergangsvorschriften – vom Alter des Fahrzeugs abhängig. Eine darüber hinausgehende Differenzierung ist weder sinnvoll noch erforderlich.

3. Wie unterscheidet sich nach Kenntnis der Bundesregierung das niederländische Wattenmeer vom benachbarten deutschen Wattenmeer in seinen Anforderungen für die Schifffahrt?

Die Verhältnisse im niederländischen Wattenmeer und im deutschen Wattenmeer sind – soweit die Anforderungen für die Schifffahrt betrachtet werden – vergleichbar und unterscheiden sich in Bezug auf Strömung sowie Wind- und Seegangsverhältnisse nur geringfügig.

4. Welche Sicherheitsvorschriften gelten nach Kenntnis der Bundesregierung für die Fahrgastschiffe in der niederländischen Wattfahrt?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

5. Hält die Bundesregierung es für geboten, sich an den niederländischen Sicherheitsvorschriften in der Wattfahrt zu orientieren, und wenn nein, warum nicht?

Eine Orientierung an den niederländischen Sicherheitsstandards in der Wattfahrt ist nicht möglich, da im deutschen Wattgebiet die Vorschriften der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie 98/18/EG anzuwenden sind. Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

6. Trifft es zu, dass das Königreich der Niederlande sein Wattenmeer zum Binnengewässer erklärt hat und deshalb die Vorschriften der Richtlinie 98/18/EG nicht gelten?

Das Königreich der Niederlande hat durch seinen Beitrag zur Richtlinie des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (82/714/EWG) die Wattensee einschließlich der Verbindungen zur Nordsee der Zone 2 dieser Richtlinie zugeordnet, wogegen die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung keine Einwände erhoben hat. Dabei handelt es sich um solche Seeschifffahrtsstraßen, die von Binnenschiffen befahren werden können, wenn sie zusätzliche technische Anforderungen erfüllen, um damit ein für diese Reviere erforderliches und den dort verkehrenden Seeschiffen vergleichbares Sicherheitsniveau zu erreichen. Artikel 5 der Richtlinie erlaubt deshalb den Mitgliedstaaten, in der Zone 2 die Erfüllung zusätzlicher Sicherheitsanforderungen zu verlangen. Solche Anforderungen hat das König-

reich der Niederlande nach Kenntnis der Bundesregierung allerdings weder der EU-Kommission noch den anderen Mitgliedsstaaten mitgeteilt. Diese Richtlinie gilt im Übrigen nur für Binnen- und nicht für Seeschiffe. Das hat zur Folge, dass

– auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 für Binnenschiffe nur diese Richtlinie gilt,
– Seeschiffe ausschließlich den seerechtlichen Vorschriften unterliegen,
– die Richtlinie 98/18/EG ungeachtet der Gewässereinteilung für Seeschiffe gilt.

Weiter seewärts unterliegen auch Binnenschiffe nur den seerechtlichen Vorschriften, auf Binnenschifffahrtsstraßen gilt für Seeschiffe im Wesentlichen das Recht der Binnenschifffahrt.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, wie die EU-Kommission die niederländische Regelung für die Wattfahrt bewertet?

Nein.

8. Hat die Bundesregierung geprüft, ob das benachbarte deutsche Wattenmeer ebenfalls zu einem Binnengewässer umgewidmet werden könnte, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Bundesregierung hat geprüft, ob das benachbarte deutsche Wattenmeer ebenfalls der Zone 2 nach der Richtlinie 82/714/EWG zugeordnet werden kann, und ist auf Grund einer umfassenden nautisch-technischen Bewertung zu einem negativen Ergebnis gekommen.

Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Die Gewässer seewärts der so genannten „Grenze der Seefahrt“, die durch die Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser bestimmt wird, sind im Bereich des deutschen Wattenmeeres dem Verkehr von Seeschiffen vorbehalten und Binnenschiffen nicht zugänglich. Die Bundesregierung hält an dieser Auffassung auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass es im Bereich des Wattenmeeres nicht zu Ungleichbehandlungen zwischen deutschen und niederländischen Schiffen im Hinblick auf die Sicherheitsanforderungen kommen kann, fest.

9. Sind der Bundesregierung Vorschläge bekannt, mit denen gleichwertige Sicherheitsstandards zu den starren Vorschriften der Richtlinie 98/10/EG erreicht würden, die aber den Anforderungen der Wattfahrt angemessener Rechnung tragen, und wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung diese Vorschläge?

Sicherheitsstandards, die denen der in der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie 98/18/EG festgelegten gleichwertig sind, sind der Bundesregierung bekannt. Diese können aber nur mit einem höheren Kostenaufwand realisiert werden. Vorschläge, die die Sicherheit der Fahrgäste – bei geringeren Realisierungskosten – nicht beeinträchtigen, wurden von den Reedern bisher noch nicht vorgelegt.

10. Hält die Bundesregierung einen gleichwertigen Ersatz für die Anforderungen im Sinne von Artikel 7 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 98/18/EG für die Fahrgastschiffe in der deutschen Wattfahrt für möglich und sinnvoll, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung ist der Überzeugung, dass die EU-Fahrgastschiffsrichtlinie 98/18/EG die Sicherheit der Fahrgäste in der nationalen Fahrt innerhalb der Mitgliedstaaten in ausreichender Weise gewährleistet, ohne das Schifffahrtsgewerbe unzumutbar zu belasten. Gleichwohl hat die Bundesregierung, gerade auch bei der Fortentwicklung der Richtlinie 98/18/EG, die besonderen Verhältnisse in der Wattfahrt berücksichtigt. In besonderen Fällen, in denen die spezifischen Bedingungen der Wattfahrt (z. B. sehr flaches Wasser) ein Grund für Schwierigkeiten in der Erfüllung von Anforderungen an die Bauweise der Schiffe waren, hat die Bundesregierung in der Vergangenheit Ausnahmen von bestimmten Regelungen bei der EU notifiziert (zuletzt im Februar 2002 im Hinblick auf Forderungen über Doppelboden und Stabilitätsumfänge) und plant diese Praxis auch fortzusetzen.

Befreiungen von einzelnen Vorschriften, wie z. B. bei Rettungsmitteln oder beim Brandschutz, werden nicht in Erwägung gezogen, zumal ausländische Fahrzeuge unter der Flagge eines Mitgliedstaates dieselben Anforderungen erfüllen müssten und Wettbewerbsverzerrungen dadurch ausgeschlossen sind.

11. Hat die Bundesregierung Kenntnis, ob die EU-Kommission einen Antrag gemäß Artikel 7 Abs. 4 der Richtlinie 98/18/EG auf gleichwertigen Ersatz bzw. auf eine Befreiung gemäß Artikel 7 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 98/18/EG grundsätzlich positiv oder negativ aufnehmen würde?

Über Anträge auf Ausnahmen gemäß Artikel 7 der Richtlinie 98/18/EG entscheidet der durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzte Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzungen durch Schiffe. Die Reaktion dieses Ausschusses auf einen deutschen Antrag auf Senkung der in der Richtlinie 98/18/EG europaweit festgelegten Sicherheitsstandards – die im Übrigen von allen Mitgliedstaaten sowie den Beitrittsländern ausnahmslos erfüllt werden – kann nicht beurteilt werden.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333